VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 47)
z dnia 3 listopada 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 47)

3 listopada 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych rządowego projektu ustawy budżetowej na rok 2017 (druk nr 881) w zakresie:

1) części budżetowej 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo:
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
c) plan finansowy instytucji gospodarki budżetowej z zał. nr 12 – Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej,
d) plan finansowy państwowego funduszu celowego z zał. nr 13 – Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym,
e) środki europejskie na finansowanie programów z zał. nr 4 i 15;

2) części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego:
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6;

3) części budżetowej 26 – Łączność:
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
c) dotacje przedmiotowe i podmiotowe z zał. nr 9;

4) części budżetowej 39 – Transport:
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
c) dotacje podmiotowe i celowe z zał. nr 8,
d) dotacje przedmiotowe i podmiotowe z zał. nr 9,
e) programy wieloletnie z zał. nr 10,
f) środki europejskie na finansowanie programów z zał. nr 3, 4, 15 i 18,
g) plany finansowe państwowych osób prawnych z zał. nr 14:
– Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
– Transportowego Dozoru Technicznego;

5) części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 41 i 65;

6) części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działów:
a) 600 – Transport i łączność:

– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6.

W posiedzeniu udział wzięli: **Kazimierz Smoliński** sekretarz stanu oraz **Andrzej Bittel**, **Justyna Skrzydło**, **Jerzy Szmit** i **Tomasz Żuchowski** podsekretarze stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Joanna Tańska** zastępca dyrektora Departamentu Instytucji Płatniczej Ministerstwa Finansów wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jacek Szer** główny inspektor nadzoru budowlanego wraz ze współpracownikami, **Aleksandra Jabłonowska** p.o. głównego geodety kraju wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** p.o. głównego inspektora transportu drogowego, **Monika Milwicz** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** p.o. prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, **Jolanta Baran** dyrektor generalny Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Janusz Niedziela** zastępca prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Jarosław Zembrzuski** dyrektor Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej, **Radosław Celiński** członek zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wraz ze współpracownikami oraz **Adrian Furgalski** wiceprezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński** i **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobry wieczór państwu. Możemy rozpocząć posiedzenie Komisji. Stwierdzam kworum.

Oczywiście, przystępujemy do realizacji porządku, który mają zapewne państwo przed sobą.

Bardzo serdecznie witam na dzisiejszym posiedzeniu panie i panów posłów. Witam przedstawicieli ministerstw. Bardzo serdecznie witam panią podsekretarz stanu Justynę Skrzydło. U nas są dżentelmeńskie zwyczaje, pani minister. My najpierw witamy kobiety. Na pewno pan minister Smoliński, którego witam, nie obraził się z tego powodu. Dobry wieczór. Witam pana ministra Andrzeja Bittela, podsekretarza stanu i pana Jerzego Szmita, który na pewno dotrze. Jest i pan minister Żuchowski, którego bardzo serdecznie witamy. Bardzo dziękuję za przybycie.

Proszę państwa, chcę powiedzieć, że przedmiotem dzisiejszego spotkania, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych projektu ustawy budżetowej na rok 2017 z druku nr 881 w zakresie ustalonym w postanowieniu Marszałka Sejmu z dnia 6 października br. w sprawie podziału części budżetowych i innych planów finansowych pomiędzy komisje sejmowe.

Czy do porządku dziennego ktoś z pań i panów posłów zgłasza jakieś uwagi? Bardzo dziękuję. Nie słyszę uwag.

Wobec powyższego możemy stwierdzić przyjęcie porządku dziennego. Przystępujemy zatem do realizacji programu.

Proszę państwa, jeszcze musimy sobie uzgodnić, w jaki sposób będziemy ten porządek dzienny realizować. Zgodnie z dotychczasową tradycją, będziemy rozpatrywać kolejne części budżetowe w ten sposób, że na wstępie poproszę przedstawiciela resortu o zreferowanie danej części budżetowej, następnie posła o wygłoszenie krótkiego koreferatu, po czym państwo posłowie, oczywiście, będą mogli zadawać pytania w stosunku do przedstawionego materiału. Po państwa pytaniach odpowiedzi udzielał będzie minister wyznaczony przez pana ministra Smolińskiego.

Czy są inne propozycje co do procedowania? Nie słyszę.

Wobec tego rozumiem, że będziemy właśnie w taki sposób realizować nasz porządek obrad.

Rozpoczniemy od części budżetowej 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo. Bardzo proszę o zabranie głosu sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa pana Kazimierza Smolińskiego.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Kazimierz Smoliński:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysokie Prezydium, Wysoka Komisjo, pan minister prosił o usprawiedliwienie swojej nieobecności. Niestety, obowiązki w kancelarii pani premier nie pozwoliły mu na obecność w czasie dzisiejszego posiedzenia.

W imieniu ministra infrastruktury i budownictwa pana Andrzeja Adamczyka pozwolę sobie przedstawić państwu po kolei wszystkie części budżetowe, za które odpowiada Minister Infrastruktury i Budownictwa. Wpierw będzie część 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo. Następnie będziemy mieli część 26 – Łączność i część 39 – Transport.

Rozpoczynając od części 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, dochody budżetu państwa w tej części zostały zaplanowane na rok 2017 w wysokości 86 262 tys. zł. Mamy tutaj 106,7%, czyli 6,7% wzrostu w stosunku do wielkości wynikającej z ustawy budżetowej na rok 2016. Największą kwotę w zaplanowanych dochodach (ponad 83%) stanowią wpłaty banków dotyczące spłat zadłużenia kredytobiorców z tytułu przejściowego wykupienia odsetek od kredytów mieszkaniowych. To dokładnie 72 100 tys. zł.

Natomiast wydatki budżetu państwa i budżetu środków europejskich w projekcie na 2017 r. w zakresie części 18 zaplanowano w łącznej wysokości 2 083 187 tys. zł. W stosunku do 2016 r. jest wzrost o 24,1%, czyli mamy 124,1% ogółem, z tego wydatki samego budżetu państwa wynoszą 1 862 463 tys. zł.

Te środki przede wszystkim są zaplanowane jako wydatki w zakresie mieszkalnictwa. Pierwsza część to jest program „Mieszkanie dla Młodych”, działający na podstawie ustawy o pomocy państwa w nabyciu pierwszego mieszkania przez młodych ludzi, funkcjonujący od 2014 r. Tutaj mamy zaplanowane środki w wysokości 746 000 tys. zł. To jest wzrost w stosunku do 2016 r. o trochę ponad 2%. Drugi jest program dopłat do oprocentowania preferencyjnych kredytów mieszkaniowych, udzielonych w ramach już wygaszonego programu „Rodzina na swoim”, gdzie są udzielane nowe kredyty. Planowane wydatki na 2017 r. dotyczą podjętych już zobowiązań w ramach tego programu. Wydatki te zamkną się kwotą 319 000 tys. zł. Następnie mamy rezerwę celową w pozycji 65 związaną z wdrożeniem kluczowych działań Narodowego Programu Mieszkaniowego. W tej rezerwie zaplanowano kwotę 200 000 tys. zł na uruchomienie tego programu i powołanie Narodowego Funduszu Mieszkaniowego oraz pierwsze uzbrojenia gruntów Skarbu Państwa, które mają być wykorzystane w ramach tego programu, umownie nazywanego „Mieszkanie+”, ale to jest tylko część tego programu, dlatego że Narodowy Program Mieszkaniowy obejmuje szereg instrumentów. Jednym z tych instrumentów jest właśnie budowa mieszkań na gruntach Skarbu Państwa, z wykorzystaniem gruntów Skarbu Państwa, ale także na gruntach jednostek samorządu terytorialnego, na gruntach Towarzystwa Budownictwa Społecznego i nawet na gruntach prywatnych. Następnie mamy program finansowego wsparcia budownictwa socjalnego. To program działający na podstawie ustawy o finansowym wsparciu tworzenia lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych. Tutaj mamy zaplanowane wydatki rzędu 150 000 tys. zł. Tu jest wzrost o 50% w stosunku do ustawy budżetowej na rok 2016. Kolejnym punktem w ramach mieszkalnictwa jest refundacja premii gwarancyjnych oraz premii za systematyczne oszczędzanie, wypłacanych przez banki prowadzące obsługę wkładów oszczędnościowych na książeczkach mieszkaniowych, wystawianych dokładnie do 23 października 1990 r. Tutaj zaplanowano wydatki w kwocie 250 000 tys. zł. Kolejne wydatki w ramach mieszkalnictwa są związane z Funduszem Termomodernizacji i Remontów, utworzonym w Banku Gospodarstwa Krajowego na podstawie ustawy o wspieraniu termomodernizacji i remontów. Tutaj zaplanowano wydatki w kwocie 66 000 tys. zł. Kolejny punkt związany z wydatkami to jest wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych na podstawie ustawy o pomocy państwa w spłacie niektórych kredytów mieszkaniowych, udzielaniu premii gwarancyjnych oraz refundacji bankom wypłaconych premii gwarancyjnych. Tutaj zaplanowano wydatki w wysokości 35 000 tys. zł.

Ponadto w budżecie zaplanowano środki w wysokości 96 463 tys. zł na utrzymanie i statutową działalność Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii, Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego oraz urzędu Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Odpowiedni

dyrektorzy i prezesi tych instytucji centralnych są dzisiaj obecni, więc mogą też przedstawić dane i odpowiadać na pytania.

Jeżeli chodzi o część 18, mamy jeszcze wydatki na realizację projektów unijnych. Tu mamy kwotę 220 724 tys. zł i ponad 6-krotny wzrost, tj. 653,4% środków zaplanowanych na ten cel w roku 2016. Jest to związane z rozpoczęciem realizacji w przyszłym roku nowych projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Głównymi beneficjentami w tym zakresie są GUGiK oraz MIB. Mamy realizację projektów w ramach Programu Operacyjnego Wiedza Edukacja Rozwój 2014–2020 (PO WER) czy Programu Operacyjnego Polska Cyfrowa 2014–2020 (PO PC), Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego 2009–2014 (MF EOG) oraz Program Operacyjny Pomoc Techniczna 2014–2020 (POPT). Jest cały zespół instrumentów, w ramach których te środki są wydatkowane. Nie wiem, czy jest potrzeba szczegółowego ich omawiania. Wszyscy państwo posłowie mają projekt budżetu, więc nie będę już wchodził w poszczególne instrumenty. To tyle, jeżeli chodzi o część 18.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Proszę o koreferat w wykonaniu pani poseł Anny Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście, projekt budżetu został nam, oczywiście, dostarczony, ale to mnie nie zwalnia od krótkiego scharakteryzowania planowanych wydatków, choć najpierw, oczywiście, dochodów.

Proszę państwa, dochody – jak tu słusznie zauważono – wzrastają w stosunku do roku ubiegłego o 6,7%. Lwią część tych dochodów generuje ministerstwo. To jest 86 000 tys. zł z dodatkiem. Ponadto są jeszcze dochody GUNB w wysokości 124 tys. zł i skromne dochody GUGiK w wysokości zaledwie 3 tys. zł. Proszę państwa, o dochodach pan minister już mówił. Jeśli chodzi o ministerstwo, to są głównie wpłaty banków z tytułów dotyczących zadłużenia kredytobiorców z tytułu przejściowego wykupienia odsetek od kredytów mieszkaniowych i wpłaty banków dotyczące zwrotów nominalnych kwot umorzeń kredytów. To są główne tytuły dochodów: 72 000 tys. zł – pierwszy wymieniony, 13 000 tys. zł – drugi. Dochodami są również opłaty za postępowania kwalifikacyjne, wpłacane przez osoby, które nabywają uprawnienia z zakresu szacowania nieruchomości. Myślę, że drobne tytuły dochodów każdy sobie doczyta. W odniesieniu do GUNB i GUGiK to są wpływy z gospodarowania powierzonym majątkiem.

Co do wydatków, proszę państwa, wydatki w części 18 zaplanowano w łącznej wysokości 2 083 187 tys. zł. Jest wzrost o 24% w stosunku do 2016 r. Wydatki budżetu państwa w wysokości 1 862 500 tys. zł są podzielone mniej więcej po połowie pomiędzy załącznik nr 2 do budżetu a rezerwę celową 65. Po 900 000 tys. zł z groszami jest – że tak powiem – w tych dwóch miejscach. Ponadto w tę kwotę 2 000 000 tys. zł wydatków, o której mówię, wchodzą jeszcze wydatki na realizację projektów UE w kwocie 220 724 tys. zł. Myślę, że szczegóły każdy z państwa sobie doczyta.

Co do wydatków budżetowych, to największą pozycję stanowią wydatki Funduszu Dopłat – 1 415 000 tys. zł. Na refundację premii gwarancyjnych oraz premii za systematyczne oszczędzanie przeznaczono 250 000 tys. zł, na Fundusz Termomodernizacji i Remontów – 66 000 tys. zł, na wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych – 35 000 tys. zł. Dotacja dla GUGiK to jest 39 000 tys. zł, koszty funkcjonowania ministerstwa – 37 900 tys. zł i koszty funkcjonowania GUNB – 19 500 tys. zł.

Proszę państwa, jeszcze kwestie dotyczące programów. Jeśli chodzi o Fundusz Dopłat w wysokości 1 415 000 tys. zł, gros tej kwoty jest na program „Mieszkanie dla Młodych". Przypomnę, że to jest program, który jest wdrażany, więc jak gdyby z roku na rok o kilkanaście milionów wzrasta alokacja środków, która jest w tym programie wykorzystywana. Program „Rodzina na swoim" jest wygaszany od roku 2012. Ostatnie kredyty zostały udzielone w 2014 r., więc wielkość pieniędzy przeznaczonych na ten program systematycznie maleje. Narodowy Program Mieszkaniowy to jest 200 000 tys. zł i wsparcie budownictwa socjalnego to jest 150 000 tys. zł. Chciałabym się skupić i parę słów powiedzieć o realizacji Narodowego Programu Mieszkaniowego. To jest w końcu 200 000

tys. zł z publicznych pieniędzy, które zostaną wydane. Generalnie można powiedzieć, że to jest program, który ma być komplementarny do oferty rynkowej, czyli stwarzać możliwości uzyskania mieszkania dla osób mniej i średnio zarabiających, których nie stać na zakup mieszkania na rynku u dewelopera. To są zasadnicze cele tego programu. Chodzi o to, żeby zwiększyć dostęp do mieszkań dla osób o dochodach właśnie uniemożliwiających im nabycie go na zasadach komercyjnych i o zwiększenie możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkaniowych, zwłaszcza osób zagrożonych wykluczeniem społecznym. Przypomnę, że na koniec 2014 r. na najem mieszkania gminnego oczekiwało 165 tys. gospodarstw domowych, więc problem jest duży i wymaga podjęcia energicznych działań. Oczywiście, trzecim deklarowanym przez rząd celem jest poprawa warunków mieszkaniowych społeczeństwa, tzn. stanu technicznego zasobów mieszkaniowych, zwiększenie efektywności energetycznej i spowodowanie, żeby się radykalnie zmniejszyła liczba osób, które mieszkają w warunkach poniżej przyzwoitego standardu. Zakłada się, że z 5,3 mln osób, które mieszkają w takich niegodnych warunkach, zmniejszy się ta liczba do 3 mln. Proszę państwa, kwestia programu wsparcia budownictwa socjalnego, na którą pójdzie 150 000 tys. zł. To jest wsparcie takich inwestorów jak samorządy, spółki gminne i organizacje pożytku publicznego w budowie lokali socjalnych, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych, mieszkań komunalnych, które nie są lokalami socjalnymi.

O alokacjach w tych kwotach już mówiłam.

Króciutko powiem, że koszt funkcjonowania ministerstwa to będzie niespełna 38 000 tys. zł. Na wydatki bieżące przeznaczy się 36 809 tys. zł. Najwięcej na wynagrodzenia – 25 000 tys. zł, na koszty postępowań sądowych i prokuratorskich – 1333 tys. zł, na funkcjonowanie państwowej komisji kwalifikacyjnej nadającej uprawnienia zawodowe – około 960 tys. zł i na pomniejsze komisje. Krótko mówiąc, to jest całość wydatków na funkcjonowanie ministerstwa.

Co do GUNB, koszt jego funkcjonowania to będzie 19 500 tys. zł. Na wydatki bieżące – 18 892 tys. zł, czyli 16 000 tys. zł na wynagrodzenia z pochodnymi, 2500 tys. zł na wydatki różne, czyli badania laboratoryjne pobranych próbek, wydatki rzeczowe itd., a także 610 tys. zł na wydatki majątkowe. No, i powiem tak, że nie wypada, żeby szewc w dziurawych butach chodził. Nie wypada, żeby w budynku, w którym mieści się GUNB, system bezpieczeństwa pożarowego odbiegał od powszechnie przyjętych standardów. Na ten cel zostanie przeznaczonych 280 tys. zł, tzn. na budowę systemu bezpieczeństwa pożarowego w budynku przy ul. Kruczej 38/42.

Proszę państwa, dwie ostatnie instytucje, tj. dwa ostatnie działy. Przypomnę, że Fundusz Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym to jest państwowy fundusz celowy, utworzony na gruncie Prawa geodezyjnego i kartograficznego. Stan projektowany na koniec br. a początek następnego wynosi 4422 tys. zł. Dochody – 6200 tys. zł, planowane wydatki – 8500 tys. zł na koszty realizacji zadań. Zatem stan funduszu na koniec 2017 r. to będzie 2118 tys. zł. Tak się przewiduje.

Kolejną instytucją jest Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. Przypomnę, że to jest jednostka powstała z przekształcenia gospodarstwa pomocniczego GUGiK. Planowany stan środków obrotowych to jest 5300 tys. zł na początek 2017 r. Przychody szacuje się na 10 305 tys. zł. To są po prostu przychody ze świadczonych usług. Przypomnę, że ośrodek zajmuje się gromadzeniem zasobu geodezyjnego i kartograficznego, jego utrzymywaniem, prowadzeniem baz danych, zapewnieniem wdrażania rozwiązań technicznych służących prowadzeniu tych wszystkich baz.

Myślę, że w wystarczający sposób scharakteryzowałam te kwestie, które są zawarte w dziale 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo. Pozwolę sobie zawnioskować do Komisji o pozytywną opinię o przedstawionym przez rząd szczegółowym i dobrze udokumentowanym materiale. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, pani poseł.

Wobec tego chciałem zapytać, czy jest sprzeciw państwa posłów wobec propozycji pani poseł Anny Paluch o pozytywne zaopiniowanie części 18 projektu budżetu państwa?

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Czy pytanie można zadać?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Ależ oczywiście.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Tak? Dziękuję. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, w programie „Mieszkanie dla Młodych" w roku 2017 przewidziana jest kwota odpowiednio większa, zgodnie z ustawą dotyczącą wspierania w nabywaniu mieszkania. Chciałem zapytać, jak ministerstwo szacuje, na ile umów wystarczy ta kwota? Pytam w kontekście doświadczeń tegorocznych i ubiegłorocznych, bo wiemy, że limity wynikające z ustawy są wyczerpywane – w ubiegłym roku w maju, ale w tym roku już w połowie marca. Czy w związku z tym nie byłoby zasadnym, aby w sposób znaczący zwiększyć te kwoty? Jesteśmy w trakcie dyskusji nad budżetem.

Nie wypowiadam tych słów w opozycji do programu „Mieszkanie+", bo trzeba rozwijać i jeden, i drugi model mieszkalnictwa. Tylko z informacji, która została zawarta w materiale dostarczonym posłom, wynika, że do 30 września br. udzielono już 71 927 kredytów, czyli prawie 72 tys. Wiemy, że program „Mieszkanie+" do 2018 r. zakłada oddanie 6 tys. mieszkań. One są potrzebne, ale ta dysproporcja pokazuje, jak wielkim zainteresowaniem cieszy się „Mieszkanie dla Młodych". Pomóżmy młodym w dostępie do mieszkań. Zwiększmy tę kwotę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

O głos prosi pan minister Smoliński. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Panie przewodniczący, panie ministrze, program nie zakłada jakiejś konkretnej liczby umów, tak? On jest określony kwotowo i w zależności od tego, jakie dofinansowania są wnioskowane, liczba jest różna. Nie da się tutaj określić konkretnej liczby umów, bo to wynika z zawartych umów i wysokości dofinansowania na poszczególne, indywidualne inwestycje. Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia, można powiedzieć, że do ubiegłego roku program był realizowany w zasadzie w takiej kwocie, jak był planowany. Nie było żadnych problemów. Większość tych, którzy się zgłaszali, otrzymywała pomoc.

Natomiast, niestety, muszę to powiedzieć, że stwierdzenie opozycji, że rząd wygasza czy wygasił program „Mieszkanie dla Młodych", co było informacją nieprawdziwą, spowodowało, że rozpoczął się ogromny boom na ten program, zdecydowanie większy niż był poprzednio. Tylko i wyłącznie z informacji, które mamy z banku, wiemy, że on wynikał z tego, że wszyscy się bali, że jak teraz nie złożą wniosku, to w przyszłości już nic nie dostaną.

Rzeczywiście, nie wszyscy, którzy składają, choć nie jest to duża liczba, otrzymują. Natomiast w tej chwili ci, którzy złożyli i nie otrzymali, dostaną na początku 2017 r. to dofinansowanie. Następnie do końca 2017 r. będziemy znowuż na tych zasadach, które ówczesny rząd przyjął… Dopóki nie przekroczy 50% następnego roku, to są pobierane. Potem 95% maksymalnie można przekroczyć. W tym roku te 95% będzie zrealizowane, ponieważ 5% zostaje na następny rok jako rezerwa, zresztą zgodnie z ustawą.

Dlaczego natomiast nie zwiększamy finansowania? Dlatego, że ten rząd zmienił preferencje, jeżeli chodzi o pomoc w zakresie dostępu do mieszkań. Do 2018 r. kontynuujemy to, co poprzedni rząd przyjął, natomiast w międzyczasie wprowadzamy nowy mechanizm. Jak ten się skończy w 2018 r., to w 2019 r. – myślę – nie mniej, ale więcej mieszkań dostarczymy na rynek z naszego programu „Mieszkanie+". Jeżeli można, panie przewodniczący, to zaznaczę, że nie jest tak, że na 2018 r. będzie 6 tys. mieszkań, bo już w tej chwili jest 10 tys. zawartych listów intencyjnych. Do końca roku ich na pewno będzie dużo więcej. Nie mamy określonych ilości, że to będzie 10 tys. Może tego być już i 20 tys., dlatego że to tylko i wyłącznie zależy od – że tak powiem – zaangażowania poszczególnych gmin, które się decydują na wejście do tego programu. Na razie jest to kilkadziesiąt gmin. Z miesiąca na miesiąc czy z tygodnia na tydzień ta liczba rośnie. BGK podpisuje

kolejne umowy z samorządami, które bardzo chętnie korzystają z tej możliwości wsparcia, ponieważ załatwiają – mówiąc potocznie – dwie sprawy. Jedna sprawa będzie taka, że część tych mieszkań mogą wykorzystać w ramach rozliczenia za grunty, część tych mieszkań mogą wykorzystać na dostarczenie lokali komunalnych dla swoich mieszkańców, część zaś będzie zaspokojeniem potrzeb mieszkaniowych pozostałych osób, które nie uzyskują dostępu do mieszkań komunalnych, ponieważ mają za wysokie dochody, natomiast mają za niskie dochody, żeby otrzymać kredyt i móc kupić mieszkanie. Tak więc płynnie wejdziemy w 2019 r. co najmniej w taką samą – a uważam, że w większą – liczbę mieszkań dostarczanych na rynek bez konieczności kupowania i zadłużania się przez osoby, które w tej chwili kupują.

Ponadto z analizy programu „Mieszkanie dla Młodych" wynika to, o czym już mówiłem wielokrotnie, ale powtórzę po raz kolejny. Naszym zdaniem, ten program nie realizuje tych celów, które chcemy realizować, czyli wspieranie młodych rodzin, bo 56% kredytów zawartych w ramach tego programu – z tych 71 tys. mieszkań – to były mieszkania kupione przez osoby samotne, przez młodych ludzi, którzy nie mają rodziny. Rodzin z dziećmi jest tam zaledwie 20%. Chcemy przede wszystkim kierować naszą ofertę do rodzin z dziećmi, żeby one miały preferencje, bo to jest największy problem na rynku, że rodziny nie mają samodzielnych mieszkań. Mamy tu ogromny deficyt. Każdy rząd starał się ten deficyt ... Nie kwestionuję tych rzeczy, które przez poprzedni rząd były wprowadzone – chociażby bardzo dobry program termomodernizacji i remontów, który kontynuujemy i zwiększamy środki czy pomoc dla budownictwa komunalnego. Będziemy kontynuować i kontynuujemy te zobowiązania, które wynikają z tamtych ustaw. Natomiast uznaliśmy, że program zaplanowany do 2018 r. w sposób naturalny się zakończy. Zastępujemy go innym programem. Naszym zdaniem...

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Czyli zostanie wygaszony?

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Nie „wygaszony". Nie przedłużamy go. Przepraszam, że tak stwierdzę, ale wyście go zaplanowali do 2018 r. Może gdybyście go zaplanowali w sposób bezterminowy, kto wie, czy byśmy... Nie wiem, jaka byłaby decyzja. Natomiast został zaplanowany do 2018 r. i zgodnie z tamtą decyzją on jest realizowany. Ani go nie skracamy, ani go nie wydłużamy. To jest chyba jasne.

Natomiast nie jest tak... Tutaj też troszeczkę muszę być uszczypliwy. Przepraszam, że tak się zwracam, ale pan minister reprezentuje ówczesną władzę i tamten rząd. Wygasili państwo program „Rodzina na swoim", zamknęli. Przez rok nie było żadnej pomocy, była luka zanim...

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Równolegle było, dwusystemowo...

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Nie, była luka zanim nie weszło „Mieszkanie dla Młodych".

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Nie, równolegle.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

No, to mamy tutaj inne dane. Według naszych informacji była luka. W każdym razie tam było to ewidentne. Nawet jeżeli nie było luki – nie chcę tutaj się sprzeczać – to państwo rzeczywiście wygasili nasz program i zrobili inny. Zrobiliście całkowicie inny program, więc pozwólcie nam zrobić podobnie, tylko że my nie wygaszamy, nie zamykamy waszego programu, bo realizujemy go zgodnie z tym, co przyjęliście, ale wprowadzamy własny. Mamy inne preferencje.

Nie chcemy – że tak powiem – dalej pomagać w tym, żeby społeczeństwo się zadłużało, bo mimo tego, że jest pomoc państwa w zakresie mieszkania dla młodych, wielu młodych ludzi się zadłuża w sposób nadmierny. Problem zadłużania się społeczeństwa polskiego, w tym młodych ludzi, jest niebezpiecznym zjawiskiem społecznym. Socjologo-

wie już na ten temat się wypowiadają, że wchodzący na rynek młodzi ludzie zaczynają od kredytu na mieszkanie i całe swoje rezerwy, które mają, przeznaczają na spłatę zobowiązań kredytowych. Nie potrafią się rozwijać, nie potrafią kupować dóbr luksusowych, nie potrafią inwestować na giełdzie, choć młodzi ludzie w Europie i na całym świecie potrafią to robić.

Ci młodzi ludzie nie mają tego komfortu, więc chcemy im dostarczyć mieszkanie, za które nie będą musieli zapłacić. Będą mogli je sobie wykupić w ciągu 30 lat, a jeżeli nawet będzie to dla nich zbyt dużym obciążeniem, będą mogli je tylko wynajmować.

Pozwólcie, że będziemy realizowali swój program. To jest do oceny przez wyborców. Jestem przekonany, że zastąpimy ten program naszym, który niewątpliwie nie będzie gorszy, ale na pewno lepszy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy są inne pytania? Nie ma innych pytań.

Wobec tego powracam do mojego pytania, które sformułowałem przedtem. Czy ktoś z państwa jest przeciwko przyjęciu projektu budżetu państwa na rok 2017 w zakresie części budżetowej 18 ? Nie ma sprzeciwu.

Wobec tego uznajemy, że część 18 przyjęliśmy.

Teraz, proszę państwa, mam pewną prośbę. To jest w zasadzie prośba pana przewodniczącego Artura Zasady, który poprosił mnie, żeby rozpatrzyć – że tak powiem – jego punkt w czasie tego posiedzenia, z uwagi na bardzo ważne spotkanie, które dzisiaj go czeka, naprawdę ważne. Wobec tego przejdźmy, proszę państwa, do części 71 – Urząd Transportu Kolejowego.

Witam bardzo serdecznie pana Ignacego Górę, prezesa UTK, którego uprzejmie proszę o zabranie głosu.

P.o. prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pozwolą państwo, że przedstawię najważniejsze dane dotyczące dochodów i wydatków UTK, zawarte w projekcie budżetu na 2017 r.

Dochody. W projekcie ustawy budżetowej na rok 2017 planowane są dochody budżetowe w wysokości 4380 tys. zł. W 2017 r. zakłada się zwiększenie realizacji dochodów o 32,3% w stosunku do dochodów za rok 2016. Kwota planowanych dochodów w głównej mierze dotyczy wpływów z opłat za wydawanie certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa przewoźnikom kolejowym, autoryzacji i świadectw bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury, świadectw bezpieczeństwa użytkownikom bocznic kolejowych, jak również wpływów z opłat za nadanie i zmianę europejskiego numeru pojazdu (EVN) oraz za wyrejestrowanie pojazdu. Znaczącą pozycję w planowanych dochodach zajmują również wpływy z opłat za wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typu pojazdów kolejowych oraz wpływy za wydanie licencji maszynisty.

Wydatki. W projekcie ustawy budżetowej na rok 2017 zaplanowano wydatki budżetowe w części 71 – UTK w łącznej wysokości 34 282 tys. zł, w tym wydatki budżetu państwa przeznaczone na realizację Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna (POPT) oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Wydatki bieżące i majątkowe bez wydatków dotyczących POPT i POIiŚ w roku 2017 planowane są na kwotę 31 497 tys. zł. Główną pozycję stanowią wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń wszystkich grup pracowniczych w kwocie 20 326 tys. zł.

Grupę wydatków bieżących oraz pozostałych wydatków zaplanowano w kwocie 8781 tys. zł. Wydatki te będą przeznaczone głównie na opracowanie opinii, analiz i ekspertyz, na tłumaczenia, podróże służbowe krajowe i zagraniczne oraz szkolenia pracowników, jak również wynajem pomieszczeń, zakup usług, materiałów i wyposażenia. Ponadto na wynagrodzenia bezosobowe zaplanowano kwotę 500 tys. zł, na świadczenia na rzecz osób fizycznych kwotę 40 tys. zł oraz na wydatki majątkowe kwotę 1850 tys. zł.

Jeszcze tylko króciutko, jeżeli chodzi o wydatki związane z POPT 2014–2020. Wyniosą one 1651 tys. zł. Jeżeli chodzi o wydatki związane z POIiŚ, to te wydatki wyniosą 1134 tys. zł.

W 2017 r. na wydatki z tytułu wynagrodzeń osobowych, bez POPT i POIiŚ, zaplanowano kwotę 17 180 tys. zł.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dziękując za uwagę, uprzejmie proszę o pozytywne zaopiniowanie budżetu UTK na rok 2017.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zobaczymy, co powie koreferent. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, pani minister, panowie ministrowie, szanowni goście, Wysoka Komisjo, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, prezes UTK jest właściwy w sprawach regulacji transportu kolejowego, licencjonowania transportu kolejowego, nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych, bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym oraz licencji i świadectw maszynistów.

Na rok 2017 prezes UTK przygotował szczegółową listę celów priorytetowych, dotyczących m.in. zasad w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego, działań UTK na rzecz rozwoju rynku, wspierania rozwoju systemów i standardów bezpieczeństwa oraz konkurencyjności transportu kolejowego, jak również zmniejszania obciążeń administracyjnych, a także działań związanych z nadzorem nad funkcjonowaniem rynku transportu kolejowego, współpracą w zakresie budowy wspólnego rynku kolejowego, nadzorem nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym oraz zwiększeniem sprawności i efektywności pracy UTK.

W części dotyczącej planowanej realizacji dochodów w roku 2017 w projekcie ustawy budżetowej planowane są dochody budżetowe w wysokości 4380 tys. zł ze źródeł wynikających z ustawy o transporcie kolejowym oraz aktów wykonawczych do tej ustawy. Ogółem w 2017 r. zakłada się zwiększenie dochodów o 32,3% w stosunku do dochodów planowanych na rok 2016. Projekt zawiera m.in. planowane wpływy z opłat za koncesje i licencje oraz wpływy z różnych opłat. Największe pozycje dotyczą wpływów z opłat za wydanie i aktualizację licencji maszynisty oraz wydanie wtórnika licencji maszynisty, za wydawanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli, typu urządzeń i typu pojazdów kolejowych, za wydawanie certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury i użytkownikom bocznic kolejowych, za nadanie i zmianę europejskiego numeru pojazdu EVN i za wyrejestrowanie pojazdu oraz za wydanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych i pojazdów niezgodnych z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności (TSI).

Natomiast po stronie wydatków w projekcie ustawy budżetowej na rok 2017 w części 71 – UTK zaplanowano wydatki budżetowe w łącznej wysokości 34 282 tys. zł, co oznacza wzrost planowanych wydatków w stosunku do roku 2016 o 5,7%. Porównując z poprzednim rokiem, wtedy było 7%. Z tego na świadczenia na rzecz osób fizycznych – 40 tys. zł, wydatki bieżące jednostek budżetowych – 32 179 tys. zł oraz... Tu mam wątpliwość, panie prezesie, bo pan podał kwotę poniżej 2000 tys. zł. Z projektu wynika, że na wydatki majątkowe planujecie 2063 tys. zł. Teraz nie wiem, kto ma rację. To takie pytanie do pana prezesa. Wychwyciłem to z pana referatu.

Chciałbym zwrócić uwagę szanownych państwa na szereg nowych zadań i projektów zaproponowanych w ramach przedłożonego projektu, m.in. „Razem tworzymy bezpieczną kolej", „Dzień Pasażera", „Kolejowe ABC", strona internetowa www.pasazer.info.pl czy „Akademia UTK".

Panie przewodniczący, szanowni goście, Wysoka Komisjo, po szczegółowej analizie wnoszę o przyjęcie projektu w części 71 – UTK. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Czy do przedstawionego materiału w części 71 są jakieś pytania państwa posłów? Czy ktoś się zgłasza? Nie słyszę.

Wobec tego pozostaje nam odnieść się do propozycji, którą zgłosił pan przewodniczący Artur Zasada. Czy ktoś z państwa jest przeciw przyjęciu projektu tej części budżetu? Nie słyszę.

Wobec tego uznajemy, że przyjęliśmy część 71 projektu budżetu państwa na rok 2017.

Powracamy do kolejności, jaką mamy w programie. Teraz mamy część 26. Bardzo proszę o wystąpienie pana ministra Kazimierza Smolińskiego.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w części 26 – Łączność na 2017 r. planuje się uzyskać dochody w wysokości 10 tys. zł. Co roku te dochody są niewielkie, ponieważ cała w zasadzie realizacja tych usług jest realizowana przez Pocztę Polską jako spółkę akcyjną.

Natomiast wydatki w projekcie ustawy budżetowej w zakresie łączności zaplanowano w wysokości 7287 tys. zł.

Głównie są one przeznaczone na dofinansowanie przesyłek ustawowo zwolnionych z opłat pocztowych. To 2302 tys. zł. Operator pocztowy, jakim jest w tej chwili Poczta Polska, nie pobiera opłat za usługę pocztową, po prostu wszyscy operatorzy, przepraszam. Za jej świadczenie otrzymują z budżetu państwa dotację przedmiotową do świadczonej usługi pocztowej m.in. dla osób ociemniałych oraz przesyłek zawierających egzemplarze obowiązkowe wysyłane do bibliotek uprawnionych do ich otrzymywania. Następnie jest finansowanie działalności urzędu ministra – w tym wypadku Ministra Infrastruktury i Budownictwa. To jest kwota 4893 tys. zł. Kolejna jest realizacja zadań obronnych ujętych w Programie pozamilitarnych przygotowań obronnych Rzeczypospolitej Polskiej w latach 2013–2022. To są 92 tys. zł. To jest wszystko, jeżeli chodzi o część 26 – Łączność. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Proszę pana posła Piotra Króla. Jest pan poseł?

Poseł Piotr Król (PiS):

Obecny.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę o koreferat – może krótki koreferat – do tego materiału. Dziękuję.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, to jest rzeczywiście dość krótki dział. Pan minister zasygnalizował te kwoty, które składają się na strukturę wydatków planowanych do poniesienia w 2017 r.

Chciałbym tylko uzupełniająco dodać, że z racji szeregu umów i przynależności Poczty Polskiej do Światowego Związku Pocztowego w budżecie zapisana jest również składka do organizacji międzynarodowej, jaką jest Światowy Związek Pocztowy, w wysokości 850 tys. zł. O pozostałych składnikach pan minister mówił. W związku z tym, że rok 2017 nie jest rokiem wyborczym, na refundację operatorom pocztowym utraconych wpływów z tytułu przesyłania pakietów wyborczych oraz kopert zwrotnych w tym roku wydatków nie planowano.

W związku z tym wnioskuję o przyjęcie projektu budżetu w części 26 – Łączność. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Otwieram debatę nad przedstawionym materiałem.

Czy ktoś z pań i panów posłów ma pytania? Proszę bardzo. Nie słyszę pytań.

Wobec tego przystępujemy do przyjęcia części 26 projektu budżetu państwa. Czy ktoś z państwa posłów jest przeciwny przyjęciu tego projektu? Nie słyszę.

Wobec tego uznajemy, że część 26 budżetu państwa przyjęliśmy.

Przechodzimy do następnej części. To będzie część 39 – Transport.

Czy pan minister Szmit, czy pan minister Smoliński? Pan sekretarz stanu Kazimierz Smoliński. Zapraszamy.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dochody budżetu państwa w części 39 – Transport na 2017 r. planuje się uzyskać w wysokości 142 308 tys. zł. Tu mamy niewielki wzrost 2% w stosunku do 2016 r. Główne wpływy to są dochody w kwocie 79 095 tys. zł. To jest ponad 55%. Zostały one zaplanowane w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego. Na te wpływy składają się grzywny nałożone w drodze mandatu karnego, kary nakładane w drodze decyzji administracyjnych na osoby fizyczne itd. oraz kary nakładane na osoby prawne i inne jednostki organizacyjne w drodze decyzji administracyjnych. Ponadto są planowane dochody Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – 40 826 tys. zł, Urzędu Lotnictwa Cywilnego – 18 762 tys. zł oraz ministerstwa z tytułu wpłaty do budżetu 30% zysku Transportowego Dozoru Technicznego – 3625 tys. zł. To tyle, jeżeli chodzi o dochody.

Natomiast wydatki w obszarze transportu na rok 2017 zaplanowano łącznie w kwocie 36 861 525 tys. zł, z czego infrastruktura drogowa to 23 263 525 tys. zł. Tu mamy 30-procentowy wzrost w stosunku do budżetu planowanego na rok 2016.

Na te wydatki składają się wydatki GDDKiA na realizację Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 z perspektywą do 2025 r. Tutaj wchodzą następujące wydatki: Krajowy Fundusz Drogowy na zadania inwestycyjne ujęte w tym programie – 18 795 441 tys. zł (29-procentowy wzrost), w tym kwota wydatków budżetu środków europejskich zasilających KFD – 9 651 193 tys. zł. Następnie mamy wydatki budżetu państwa w wysokości 4 319 621 tys. zł. Tu mamy wzrost 34-procentowy. W szczególności są wydatki w zakresie remontów i utrzymania sieci drogowej, a także w zakresie inwestycji drogowych, w tym mających na celu poprawę bezpieczeństwa na drogach krajowych.

Druga część to jest transport kolejowy. Mamy wydatki na kwotę 11 280 446 tys. zł, w tym infrastruktura kolejowa to jest 8 898 765 tys. zł. Tutaj mamy podział na dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochroną. To są środki dla Polskich Kolei Państwowych PLK – 2 900 000 tys. zł. Tu też jest ponad 5-procentowy wzrost. Następnie mamy inwestycje na liniach kolejowych ujętych w Krajowym Programie Kolejowym – 5 886 549 tys. zł. Tu mamy wydatki na kolejowe inwestycje krajowe finansowane z podatku akcyzowego – 1 759 290 tys. zł. To jest ponad 90-procentowy wzrost w stosunku do 2016 r. Wydatki na projekty unijne – 4 127 259 tys. zł. Kolejne wydatki to budowa i przebudowa dworców kolejowych – 28 810 tys. zł, w tym wydatki na dworcowe inwestycje krajowe finansowane z podatku akcyzowego – 25 000 tys. zł (40-procentowy wzrost) i środki unijne – 3810 tys. zł. Pomoc techniczna dla PKP PLK to koszty zarządzania projektami unijnymi oraz pokrycie wydatków związanych z korektami systemowymi Komisji Europejskiej na projekty unijne – 83 394 tys. zł.

Następne są wydatki na kolejowe przewozy pasażerskie – 1 004 593 tys. zł. Trochę ponad 2% wzrostu. Najwięcej mamy na dofinansowanie krajowych przewozów pasażerskich – 448 000 tys. zł oraz dofinansowanie pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych – 556 593 tys. zł.

Kolejne wydatki w ramach Funduszu Kolejowego to 1 377 100 tys. zł. Jest to 7-procentowy wzrost w stosunku do 2016 r. Możemy podzielić wydatki na te, które są związane z przygotowaniem i realizacją budowy i przebudowy linii kolejowych PKP PLK – 1 149 847 tys. zł, wydatki na realizacją budowy i przebudowy linii kolejowych przez PKP SKM w Trójmieście – 5000 tys. zł, finansowanie i współfinansowanie przez samorządy województw w zakresie zakupu, modernizacji i napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich – 110 000 tys. zł, wydatki bieżące PKP PLK związane z działalnością polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową – 112 253 tys. zł.

Wydatki na realizację pozostałych infrastrukturalnych projektów unijnych – 1 890 360 tys. zł. To są wydatki związane m.in. z rozwojem infrastruktury drogowej w miastach na prawach powiatu i rozwojem infrastruktury lotniczej, projekty z zakresu lokalnego transportu zbiorowego.

Następnie mamy zadania z zakresu bezpieczeństwa drogowego – 242 829 tys. zł. Tu mamy 26-procentowy wzrost. Są to zadania realizowane przez GITD i Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Zadania z zakresu lotnictwa – 87 905 tys. zł. Tu też jest niewielki 2-procentowy wzrost, ale jednak jest. Chodzi o zadania ULC, koszty związane z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej, dotacje podmiotowe dla uczelni lotniczych kształcących personel lotniczy.

Mamy jeszcze wydatki na urząd ministra – 76 636 tys. zł i wydatki obronne – 19 824 tys. zł.

To wszystko, jeżeli chodzi o kolejny dział, czyli transport. Panie przewodniczący, dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Sam się wyznaczyłem do wykonania koreferatu do tego materiału. Pan minister bardzo precyzyjnie określił wszystkie dane liczbowe. Ze swojej strony chciałem tylko podkreślić, żeby państwo zwrócili uwagę na dosyć duże wzrosty w wielu pozycjach co do nakładów, jeśli chodzi o wydatki na 2017 r. To naprawdę zasługuje na dużą uwagę, bo w przestrzeni społecznej czasem słychać zupełnie co innego.

Jeśli chodzi o infrastrukturę drogową, tylko przypomnę, że mamy wzrost wydatków o 30% w stosunku do roku 2016. Jeśli chodzi o wydatki KFD, mamy wzrost o 29% do roku 2016. Jeśli chodzi o wydatki budżetu państwa, mamy wzrost nakładów o 34% w stosunku do roku 2016. Jeśli chodzi o transport kolejowy, to per saldo mamy wzrost do 5,5% w stosunku do roku 2016. Proszę państwa, jeśli chodzi o wydatki na inwestycje kolejowe finansowane z podatku akcyzowego, mamy bardzo duży wzrost, to jest 91% w stosunku do roku 2016. Podobnie, jeśli chodzi o kolejowe przewozy pasażerskie, jest tu wzrost o 2,3%. Jeśli chodzi o Fundusz Kolejowy, jest wzrost o 7% w stosunku do roku 2016. Mamy także wzrost nakładów na zadania z zakresu bezpieczeństwa drogowego. To bardzo ważna kwestia. Będę miał później do pana ministra pytanie w tej sprawie. Oczywiście, jest także wzrost zadań z zakresu lotnictwa o 2%. W sumie, drodzy państwo, to nie jest budżet stagnacji. To jest budżet wzrostu. Obyśmy tylko te środki, które mamy, dobrze wykorzystali. Dziękuję bardzo.

Nie chciałbym powtarzać innych danych, które zaprezentował pan minister. Były one bardzo czytelne. Osobiście jako koreferent jestem bardzo zadowolony z tych informacji. Życzę panu ministrowi Adamczykowi dobrej realizacji budżetu państwa, jeśli Sejm ten budżet przyjmie. Bardzo dziękuję.

Zgłaszam, oczywiście, wniosek o pozytywne zaopiniowanie projektu budżetu państwa w części 39 – Transport.

Czy ktoś z państwa ma jeszcze jakieś pytania? Oczywiście, zanim przegłosujemy wniosek. Bardzo proszę, panie ministrze. Proszę o pytanie.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, na 2017 r. przewidziano wydatki z rezerwy celowej w wysokości 9 651 000 tys. zł na zasilenie KFD z tytułu refundacji wydatków na projekty drogowe realizowane z udziałem środków Unii Europejskiej. Wiemy, że te środki stają się dostępne pod warunkiem rozliczenia inwestycji, czyli wpływ, zasilenie tej rezerwy nastąpi tylko pod warunkiem, że zostały zakończone inwestycje. Stąd moje pytanie: Jakie jest wykorzystanie środków w bieżącym roku? Ile z zaplanowanych inwestycji zostało zakończonych? Czy w związku z tym realna jest ta prognoza 9 500 000 tys. zł w przyszłym roku?

Przy okazji zapytam, dlaczego został przesunięty ostatni etap postępowania przetargowego na drogę ekspresową S14. Miała być podpisywana umowa właśnie teraz w listopadzie. Wiemy, że została przesunięta na marzec. Wiemy to z doniesień prasowych, ale to znaczy, że praktycznie cały kolejny sezon, czyli m.in. prognozy dotyczące wydatkowania tych środków, staje pod znakiem zapytania, bo w marcu rozpoczyna się sezon lęgowy, w związku z tym nie będą mogły być wycięte drzewa. Do wycięcia jest ponad 900 tys. drzew. Prace budowlane i w związku z tym przerób środków nie nastąpią.

Takie są moje pytania. Proszę o odpowiedź. Gdyby nie mogła być udzielona dziś bezpośrednio, to proszę o odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, kto teraz odpowie?

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Poproszę pana ministra Szmita o odpowiedź.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę uprzejmie, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, może kilka słów dotyczących ostatnich decyzji, które zapadły odnośnie do budownictwa drogowego w Polsce. Natomiast o dane bardziej szczegółowe poproszę panią dyrektor Milwicz z GDDKiA oraz panią dyrektor Agnieszkę Krupę z Departamentu Dróg Publicznych.

Szanowni państwo, oczywiście, jest tak, że te pieniądze, czyli 9 000 000 tys. zł, o których wspomniał pan poseł, rzeczywiście wpływają do KFD na zasadzie zwrotu wcześniej poniesionych wydatków. Natomiast te kwoty nie są zagrożone w żaden sposób, dlatego że inwestycje są realizowane zgodnie z przyjętymi harmonogramami, na które były podpisywane umowy, więc nie ma żadnych zagrożeń, że te pieniądze nie będą przekazane do KFD. To pierwsze ogólne stwierdzenie i odpowiedź na pierwsze pana pytanie.

Jeżeli natomiast chodzi o dzisiejsze tempo prac, to powiem, że ono jest bardzo dobre. W tej chwili w realizacji jest ponad 50 000 000 tys. zł, jeżeli chodzi o budownictwo drogowe w Polsce. To jest gigantyczna kwota. W przyszłym roku ona jeszcze wzrośnie, dlatego że będą wchodziły do realizacji następne odcinki dróg, ale też i będą zawierane umowy, będą rozpisywane kolejne kontrakty, również te, co do których decyzje zapadały w ostatnich dniach.

Muszę o tym powiedzieć, bo to jest rzecz, która absolutnie determinuje postępowanie MIB w zakresie kluczowych decyzji. Dostaliśmy do realizacji program, którego wysokość sami autorzy szacowali na blisko 200 000 000 tys. zł, natomiast limit finansowy pozostał na poziomie 107 000 000 tys. zł. W ostatnich miesiącach były dopisywane inwestycje, niewątpliwie słuszne. Co do tego nie mam żadnych wątpliwości, że oprócz tych inwestycji, które były dopisywane, należałoby jeszcze wprowadzić i będziemy wprowadzać do programu nowe inwestycje, bo jest taka potrzeba. Natomiast ta sytuacja, w której zadania niemal dwukrotnie wyprzedzają zapewnione finansowanie, zmusza nas do podejmowania różnych decyzji, które najczęściej są bardzo trudne. Przez rok przygotowywaliśmy zmiany dotyczące obniżenia kosztów budowy dróg, zmiany dotyczące technologii, zmiany prawne. Te zmiany albo zaczynają wchodzić w tej chwili i będą już uwzględnione w rozpisywanych nowych przetargach, albo też trafią do Sejmu jako projekty ustaw tam, gdzie to jest wymagane.

Natomiast z decyzji, które były w ostatnim czasie podejmowane, chciałbym tylko o kilku przypomnieć. Każda z tych decyzji jest związana z wydatkowaniem miliardów złotych. Myślę, że pierwsza decyzja jest dla całej Polski niezwykle istotna. To jest autostrada A1 i podjęcie tak naprawdę kluczowej decyzji o przystąpieniu do realizacji odcinka między Piotrkowem a Częstochową, ostatniego odcinka autostrady A1. Szacowany dzisiaj koszt to 3 200 000 tys. zł. Mam nadzieję, że będzie niższy, gdy uda nam się taniej budować drogi. Następna jest arteria S3 i decyzja dotycząca skierowania do drugiego etapu przetargu odcinka między Świnoujściem a Szczecinem. To jest 600 000 tys. zł. Następna inwestycja to jest S3 między Bolkowem a Lubawką i otwarcie drogi ekspresowej S3 na Republikę Czeską. To też przez wiele lat oczekiwana decyzja. To jest ponad 3 200 000 tys. zł. Następna decyzja dotyczy drugich etapów przetargów na drogę ekspresową S19 „Via Carpatia". To jest 30 km na północ od granicy województwa lubelskiego z podkarpackim i na południe też 30 km, więc to jest około 60 km tej trasy. To jest także S7 na odcinku między Napierkami a Płońskiem, co też umożliwi, że – jak myślę – już za 3 lata będziemy mogli z Warszawy do Gdańska pojechać dwupasmową drogą ekspresową, w pełni komfortowo i bezpiecznie. Niezwykle istotna dla Polski północno-wschodniej, tak zaniedbanej komunikacyjnie przez ostatnie lata, jest droga S61 na odcinku między Makowem a Szczuczynem wraz z obwodnicą Łomży, na której budowę to miasto czeka kilkadziesiąt lat. Ostatnie decyzje dotyczyły obwodnicy Stalowej Woli i Niska, również 30 lat wyczekiwanej. To są wszystko decyzje, które jakby zmieniają układ komunikacyjny Polski. Chcemy też, aby zapadały następne decyzje.

Jeżeli natomiast chodzi o budowę zachodniej obwodnicy Łodzi, to powiem tak: ona w układzie komunikacyjnym kraju niczego nie poprawi. Nie wiem, czy taka decyzja – odnośnie do rozpisania drugiego etapu – zapadnie, czy nie zapadnie, natomiast jest to dzisiaj tak naprawdę droga, która będzie służyła wyłącznie miastu Łodzi. Jak spojrzymy na mapę, to nikt nie może mieć co do tego wątpliwości. Zarówno na kierunku północ-południe, jak i wschód-zachód, wokół Łodzi można objechać dziś autostradami lub drogami ekspresowymi, więc ta zachodnia obwodnica Łodzi... Zdaję sobie sprawę, że są starania miasta Łodzi o Expo i bardzo poważnie bierzemy to pod uwagę, bo to jest rzecz nie tylko dla samego miasta, ale też i dla całego kraju. Decyzji ostatecznej w tym zakresie nie ma. Nie neguję potrzeby jako takiej, ale jeżeli mówimy, że szacunkowy koszt tego odcinka drogi to jest mniej więcej 1 200 000 tys. zł, to są to też i bardzo znaczące koszty.

Jeżeli chodzi o więcej informacji, to bardzo proszę panią dyrektor Krupę czy panią dyrektor Milwicz. Proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych MIB Agnieszka Krupa:

Agnieszka Krupa. Pan minister już dość szczegółowo wszystko opisał. Uzupełnię to tylko w zakresie tegorocznego wykonania KFD od stycznia do końca września. Na zadania inwestycyjne wydatkowano około 7 500 000 tys. zł. Przed nami jeszcze ostatni kwartał, który zawsze jest najwyższy pod względem wydatków, sięga nawet ponad 40% wydatków całego roku.

Natomiast jeżeli chodzi o wpływ refundacji, to nie jest tak, że refundacje dla zadania mogą wpłynąć dopiero wtedy, kiedy zadanie fizycznie się zakończyło i rozliczyło. Refundacje wpływają na bieżąco wraz z postępem prac przy każdym zadaniu. Po jego zakończeniu następuje dopiero ostateczne zamknięcie i rozliczenie danego zadania, natomiast refundacje wpływają na bieżąco w ramach postępu prac i certyfikacji wydatków przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy jeszcze są jakieś pytania?

Pozwolę sobie, jeśli można... Aha, ktoś się zgłasza, tak?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Jeszcze być może pani dyrektor Milwicz z GDDKiA chciałaby coś uzupełnić.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Monika Milwicz:

Monika Milwicz, zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Tylko w uzupełnieniu tego, co powiedzieli pan minister i pani dyrektor Krupa, plan zasileń KFD z tytułu refundacji na 2016 r. to jest 5 800 000 tys. zł. Na tyle zostały złożone wnioski o uruchomienie rezerwy celowej. Te certyfikacje jeszcze schodzą. Jeżeli chodzi o stan zaawansowania, to na dzień 31 października br. mamy podpisanych 25 umów o dofinansowanie dla projektów realizowanych w ramach POIiŚ 2014–2020. Do 31 października złożyliśmy 117 wniosków o płatność na kwotę 9 200 000 tys. zł. Plan KFD na rok przyszły to jest 9 600 000 tys. zł dla generalnej dyrekcji w zakresie refundacji. Oczywiście, są pewne ryzyka związane choćby z pogodą, jaka będzie w przyszłym roku i tym, jaki to będzie miało wpływ na realizację robót budowlanych. Co do zasady nie przewiduję większych trudności w wykonaniu tych refundacji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze są jakieś pytania z sali? Jeśli można, panie ministrze… a pan minister Polaczek. Przepraszam bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam zestaw pytań, panie przewodniczący, ale tylko tytułem uzupełnienia szerokiej informacji zaprezentowanej przez panów ministrów, z uwagi na to, że – jak tutaj choćby pani dyrektor Milwicz wskazała – KFD jest głównym źródłem finansowania inwestycji drogowych, ten materiał zaś w gruncie rzeczy z natury swojej zawsze jest bardziej oparty

na wydatkach budżetowych. Powiedzmy jednak, że tam też jest informacja odnosząca się do wydatków KFD i prognozy jakichś wpływów, aczkolwiek to nie jest tak szczegółowo rozpisane. Chciałbym po prostu zadać kilka pytań na bazie prognozy roku 2016, jaką na pewno państwo mają w ministerstwie.

Po pierwsze, jaka jest przewidywana struktura kwotowa dochodów KFD w 2016 r., czyli prognoza wpływów z opłaty paliwowej w 2016 r., prognoza wpływów z manualnego poboru opłat na autostradach płatnych i prognoza wpływów z elektronicznego systemu poboru opłat? Pytam, bo to jest po prostu główne źródło zasilania inwestycji drogowych, a wiadomo, że od 2013 r. KFD jest w mechanizmie rolowania długów. Chciałbym też uzyskać odpowiedź na pytanie o to, jaka jest prognozowana wielkość odsetek, jakie będzie ponosił KFD w 2016 r., dlatego że w ostatnich latach ta suma średniorocznie niejednokrotnie przekraczała 2 000 000 tys. zł. Powiedziałbym, że to jest tzw. obsługa systemu, która jest jednak kosztowna. Nie będę rozwijał jakiejś szerszej debaty na temat sytuacji KFD, która jest, jaka jest, ale raz jeszcze powtarzam pytanie o strukturę dochodów KFD w prognozie na 2016 r., czyli o wpływy z elektronicznego systemu poboru opłat, z manualnego poboru, z mandatów i z opłaty paliwowej na 2016 r., jak również pytanie o koszty bankowe obsługi tego systemu w 2016 r.

Druga część pytania, które odnosi się do KFD. Gdyby pan minister mógł ewentualnie przekazać informację o prognozie w tej strukturze wydatków KFD na system koncesyjny, dlatego że też mieliśmy wydatki, które – powiedzmy – wzrastały w ostatnich latach do poziomu 1 630 000 tys. zł rocznie za tzw. opłatę za dostępność na odcinki autostrad koncesyjnych. To jest mniej więcej niecałe 500 km. Pytanie dotyczy tego, jaką wielkość tych wydatków na obsługę systemu koncesyjnego państwo przewidują w roku 2016, czyli ewentualnie gdybyśmy mogli się dowiedzieć, jaka jest również prognoza tej opłaty za dostępność dla AWSA (Autostrada Wielkopolska) i dla GTC (Gdańsk Transport Company). Można powiedzieć, że tym zamknąłbym pytanie uzupełniające odnośnie do kontekstu KFD.

Pragnę też, korzystając z obecności pana ministra Bittela, zapytać o jedną istotną kwestię, która jest związana z gwałtownie rosnącą w ostatnich latach dotacją – można powiedzieć – środków na refundację przewozów międzywojewódzkich dla PKP Intercity. Przypomnę, że w 2009 r. to było 230 000 tys. zł przy liczbie pasażerów rzędu 51 mln i w 2014 r. to już było 500 000 tys. zł przy liczbie pasażerów, która spadła do 25,5 mln. W ubiegłym roku była pewna korekta pozytywna w górę, natomiast – że tak powiem – na przyszły rok jest to kwota prawie 500 000 tys. zł. Warto byłoby przeanalizować mechanizm racjonalnego wykorzystywania tych środków przez przewoźników, żeby po prostu również rozliczać w końcu zarządy spółek z efektów, bo to nie jest – powiedziałbym – jedna wielka studnia, na którą wszyscy się składamy. Oczywiście, spółka ponosi też potężne koszty wynikające z obsługi nowego taboru. To jest oczywiste. Przypomnę, że koszt utrzymania miesięcznie jednego składu Pendolino to jest około 241 tys. zł, jeśli się nie mylę, więc to też spółka musi w kalkulacji kosztów uwzględniać. No, ale te kwoty w ostatnich latach wzrosły w sposób – powiedziałbym – wyjątkowo dotkliwy dla budżetu. Pytanie kierunkowe tylko, oczywiście, do państwa ministrów. Czy państwo przewidują ewentualnie jakieś pogłębienie tego aspektu późniejszej oceny racjonalności wydatkowania tej dotacji z budżetu państwa?

Nawiążę jeszcze do pytań odnośnie do KFD, gdy pytałem się o miliardowe opłaty za dostępność, przekraczające 1 000 000 tys. zł czy 1 500 000 tys. zł, o wydatki na system koncesyjny. W projekcie budżetu na bieżące utrzymanie prawie 20 tys. km sieci, którą administruje GDDKiA, jest 1 500 000 tys. zł. Właśnie warto tak zestawić te dwa obiektywne fakty, bo to są liczby, które przemawiają po prostu do siebie i zapytać się o prognozę wydatków w tym systemie dla poszczególnych koncesjonariuszy. Gdyby ewentualnie państwo ministrowie dysponowali również takimi informacjami, jak ta wielkość czy prognoza, jeśli chodzi o koszty obsługi tego systemu, które oscylowały wokół 2 000 000 tys. zł, będzie wyglądała w przyszłym roku, to byłbym wdzięczny.

Ostatnie pytanie, takie incydentalne, bo chciałbym tylko na kanwie dyskusji o projekcie budżetu na 2016 r. zapytać się, czy ministerstwo potwierdza nieoficjalne informacje o tym, iż Państwowa Agencja Żeglugi Powietrznej będzie przekształcona w spółkę

prawa handlowego i jaki byłby harmonogram – powiedziałbym – przyjęcia tej ustawy. Pytam dlatego, że to też jest istotne z fundamentalnych powodów, jeśli chodzi o – można powiedzieć – samą instytucję jako taką, jak też ustawowy mechanizm, który w tej nowej ustawie musi być zawarty, umocowania kierownictwa albo ewentualnie rozstrzygnięcia do końca bieżącego roku konkursu na prezesa PAŻP, bo ten konkurs został ogłoszony kilka dni temu. Myślę, że w tym kontekście ma to też istotne znaczenie dla stabilnego funkcjonowania tej agencji, podległej ministrowi odpowiedzialnemu za transport.

To tyle z mojej strony. Nie będę zadawał pytań regionalnych, bo też miałbym kilka z obszaru województwa śląskiego.

Dziękuję za decyzję ministerstwa, która przesądziła o rozpoczęciu budowy ostatniego odcinka A1, bo to jest bardzo dobra informacja dla kierowców, w ogóle dla Polski. Kończymy z kilkuletnim okresem – powiedziałbym – przeciągania tego tematu w nieskończoność itd. Chcę choćby podziękować generalnej dyrekcji za podjęcie na Śląsku postępowania na wyłonienie wykonawcy dokumentacji dla odcinka drogi ekspresowej S11, która jest – powiedziałbym – piętą achillesową w relacjach Górnego Śląska z Wielkopolską.

Z mojej strony to tyle. Bardziej szczegółowe pytania zostawiam już na bardziej merytoryczne i szczegółowe posiedzenia Komisji poświęcone poszczególnym problemom. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Rozumiem, że będzie odpowiedź.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:

Jeżeli można, to na pytania o kwestie drogowe i lotnicze odpowiedziałby pan minister Szmit.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, może zacznę od KFD. Otóż rzeczywiście jest tak i mówiliśmy o tym od wielu lat, że sytuacja KFD wygląda w sposób następujący... Nie będę mówił o tym, czy ona jest dobra, czy zła, ale jak po prostu wygląda. Fakty są takie, że na dzisiaj zadłużenie KFD... Tu mam informację na 30 września br., więc to są bardzo aktualne dane. Łączne zadłużenie kapitału to jest 48 118 000 tys. zł, odsetki – 18 110 000 tys. zł. Razem to jest 66 228 000 tys. zł.

To jest rzeczywiście ogromny problem, dlatego że przez długie lata KFD był i w dającej się przewidzieć przyszłości będzie głównym źródłem finansowania budownictwa drogowego w Polsce, jeżeli chodzi o budownictwo autostrad, budownictwo dróg ekspresowych i dróg krajowych.

Jeśli chodzi o finansowanie w przyszłym roku, ten bilans będzie wyglądał jeszcze trudniej. Szacowane na koniec roku zadłużenie samego kapitału to jest 56 000 000 tys. zł. W roku 2018, który będzie wymagał bardzo dużych wypłat ze względu na już podjęte inwestycje drogowe – wiemy, że wiele z nich będzie się kończyło właśnie w 2018 r., więc będą ostateczne wypłaty i rozliczenia – będzie to bardzo poważne zagrożenie. Może nie tyle zagrożenie, co wysiłek dla KFD w celu zapewnienia tego finansowania. Na ten temat rozmawiamy w Banku Gospodarstwa Krajowego, który jest operatorem tego funduszu i który też odpowiada za jego sprawne funkcjonowanie. Myślę, że jedno z najbliższych posiedzeń rady nadzorczej będzie poświęcone właśnie temu problemowi. Już w tej chwili, w roku bieżącym, ale też i w roku przyszłym będą następowały pewne przesunięcia finansowania, żeby rok 2018 nie był taki trudny. Absolutnie zdajemy sobie sprawę z tych problemów, które są i już dzisiaj staramy się im zaradzić. Natomiast, proszę państwa, myślę też, że trzeba powiedzieć jasno, że bez dodatkowych źródeł finansowania budownictwa drogowego nie będzie możliwe utrzymanie go w takim tempie, które jest dzisiaj. Program na poziomie 107 000 000 tys. zł limitu ... Na pewno będziemy się starali zrealizować jak najwięcej z programu, natomiast nie ma możliwości, żeby zrealizować program w całości. To sobie też trzeba jasno powiedzieć przy tym limicie finansowym. Głównym źródłem są pieniądze pochodzące z KFD. Zatem musimy o tym pamiętać,

gdy będziemy w przyszłości podejmowali różne decyzje na temat finansowania KFD. Natomiast to są te rzeczy, które dotyczą obecnej sytuacji, jak również pewnej projekcji w przyszłość. Myślę, że Wysoka Komisja powinna mieć pełną świadomość stanu rzeczy.

Jeżeli chodzi o dzisiejsze finansowanie KFD, to planowane wpływy w roku przyszłym zostały określone na poziomie 29 366 000 tys. zł.

Teraz po kolei, jeżeli chodzi o poszczególne źródła zasilania. Największym źródłem są refundacje z funduszy UE. To jest blisko 10 000 000 tys. zł – 9 785 000 tys. zł. Na drugim miejscu jest emisja obligacji, a więc to, co obciąża KFD. Gdy mówimy o długach, to wynikają z emisji obligacji, które BGK na rzecz KFD emituje. Trzecią, jeżeli chodzi o wielkość, jest opłata paliwowa, a więc te opłaty, które każdy użytkownik drogi, kupując paliwo, wpłaca – można powiedzieć – do KFD, oczywiście, za pośrednictwem całego systemu finansowego. Zaplanowane wpływy to jest 4 600 000 tys. zł. Myślę, że one będą zrealizowane. Wreszcie na dalszym miejscu są kredyty zaciągane też przez BGK – ponad 4 156 000 tys. zł i opłaty za przejazd, a więc to, co jest pobierane na drogach jako myto, planowane na poziomie 2 096 000 tys. zł. Taka jest struktura dochodów KFD planowana w przyszłym roku.

Jeżeli natomiast chodzi o wydatki, to najważniejszą pozycją – oczywiście, całe szczęście, że jeszcze ciągle – będą wydatki na zadania drogowe, więc na cel, dla którego w ogóle został powołany KFD. W przyszłym roku planujemy wydać 18 795 000 tys. zł. Obsługa obligacji i kredytów pochłonie 7 500 000 tys. zł. Wydatki na eksploatację systemu poboru opłat to jest 500 000 tys. zł. Natomiast pozostałe wydatki, w tym opłaty koncesyjne, do których zaraz przejdę, to są 2 400 000 tys. zł.

Jeżeli chodzi o trzecią grupę pytań, które pan minister zadał, to opłaty koncesyjne...

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Za dostępność, tak? Panie ministrze, 2 400 000 tys. zł?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Tak, ale to są opłaty koncesyjne, przede wszystkim za dostępność. W przyszłym roku jest planowane wynagrodzenie za dostępność na poziomie 1 575 000 tys. zł. Taki w pewnym momencie przyjęto sposób budowania w Polsce autostrad, że mamy cztery odcinki autostrad, które są objęte koncesjami. Na każdym z nich są inne warunki. Mimo że wydawało się, że nie powinno tak być, ale po prostu tak jest. Zmiana umów koncesyjnych – taka, którą chcielibyśmy wprowadzić jakby wbrew woli koncesjonariuszy – prawdopodobnie musiałaby się wiązać z gigantycznymi kosztami, bo umowy były podpisane przez rządy; rządy gwarantowały ich skuteczność, ich wiarygodność i brały za to odpowiedzialność. Niestety, jedna z umów koncesyjnych została podpisana w ostatnim dniu urzędowania jednego z ministrów infrastruktury. No, podpisał i poszedł. Tak można powiedzieć. Odpowiedzialności dzisiaj za to żadnej nie ponosi.

Szanowni państwo, oczywiście to jest m.in. też problem dla nas, gdy dziś zastanawiamy się, w jaki sposób pozyskać dodatkowe fundusze na budowanie dróg w Polsce. Czy ponownie wchodzić w mechanizm koncesyjny? Tu, niestety, doświadczeń dobrych nie mamy, bo opłaty za dostępność powodują również to, że są tacy koncesjonariusze, którym specjalnie nie zależy na tym, żeby po drogach, po ich autostradzie odbywał się zbyt duży ruch, bo opłata za dostępność jest w wystarczającej wysokości, aby spłacać zobowiązania, jak również żeby pokryć swoje koszty. Z tego również wynika bardzo wysoki koszt na niektórych odcinkach autostrad przejazdów, bo to jest koszt, który – mam wrażenie – ma odstraszać jedynie kierowców od jeżdżenia po tych autostradach.

Natomiast jak to zmienić? No, to jest rzeczywiście ogromny problem. Umowy zostały podpisane na kilkadziesiąt lat. Jedna z nich kończy się np. w roku 2036, więc to już spory szmat czasu, tak? Jeszcze 20 lat będzie obowiązywała. Taka jest również jedna z tych umów, która właśnie ma tę opłatę za dostępność i co roku z KFD trzeba będzie przekazywać określone kwoty, które są liczone tak, jak tutaj wspomnieliśmy, idące w setki milionów złotych. Tak ten problem wygląda. Na pewno będziemy musieli się do tego problemu przymierzyć. Chcemy też na ten temat rozmawiać przy okazji przetargu na sposób poboru opłat w Polsce, aby chociażby wtedy na ten temat też z koncesjonariuszami rozmawiać, ale to już jest trochę inna sprawa.

Trzecie zagadnienie, które pan minister poruszył, to sprawa PAŻP. Jest na sali pan Janusz Niedziela, zastępca prezesa. Myślę, że on może odrobinę – tyle, ile będzie trzeba – uzupełni moją wypowiedź. Przepraszam bardzo.

Natomiast, szanowni państwo, rzeczywiście jest tak, że przygotowujemy bardzo intensywnie zmianę ustawy o PAŻP. Celem tej zmiany jest stworzenie z tej agencji spółki, natomiast też zastrzegam od razu, wyprzedzając pytania, że nie zamierzamy tej spółki komercjalizować, nie zamierzamy sprzedawać jej akcji czy jakby poddawać jej obrotowi rynkowemu. Chodzi tylko o to, żeby zmienić jej strukturę organizacyjną, strukturę prawną, co umożliwi rozwój tej firmy. Myślę, że lepsze, głębsze uzasadnienie da pan prezes Janusz Niedziela.

Jeżeli chodzi o konkurs, to mamy dzisiaj oto taką sytuację, że musimy… Ten konkurs został ogłoszony, gdyż... Bardzo wiele będzie zależało od Wysokiej Izby, na ile sprawnie przeproceduje nasz projekt ustawy. Chcemy, aby to był projekt rządowy, ale też nie wykluczamy innych rozwiązań. Natomiast mówię też, że chcielibyśmy, żeby nowy prezes, który będzie czy pani prezes, która będzie, rządził już na twardych podstawach w agencji, zatem tak, że to nie będzie powierzenie, nie będzie pełniącym obowiązki, ale już jako prezes zarządu spółki. Chcemy, aby to było od początku roku, abyśmy mogli już wejść w ten okres. To będzie jeszcze zależało od sprawności prac naszych jako ministerstwa, ale też i sprawności pracy Sejmu i Senatu.

Jeżeli trzeba uzupełnienia, to myślę, że pan prezes Niedziela...

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, mam pytanie do pana ministra Polaczka: czy jeszcze oczekuje wyjaśnień?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie, tylko chciałem potwierdzić tę jedną informację ze strony pana ministra. Jak rozumiem, opłata netto za dostępność dla tych dwóch podmiotów zarządzających odcinkami autostrad koncesyjnych, czyli Autostrady Wielkopolskiej i GTC, to jest około 1 575 000 tys. zł na 2016 r. jako prognoza, tak?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Tak, zgadza się.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję. Myślę, że wyczerpująco panowie ministrowie odpowiedzieli panu ministrowi, wobec tego, czy jeszcze są jakieś pytania?

Było pytanie do pana ministra Bittela. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Andrzej Bittel:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, oczywiście, zapisana w projekcie budżetu na rok przyszły kwota 556 000 tys. zł na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych jest niebagatelna. Niemniej jednak trzeba powiedzieć, że w tym zakresie finansujemy deficyt przewoźnika plus jego rozsądny zysk. Tutaj działamy na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1370/2007.

Druga rzecz. Musimy odnotować trend pozytywny w zakresie liczby pasażerów, bo spadek liczby pasażerów, ten – jak już można powiedzieć – zahamowany, był jednym z głównych powodów wzrostu dotacji. Powiedzmy sobie, że jednym z dwóch głównych. Spadek był związany, oczywiście, z pracami modernizacyjnymi związanymi z realizacją inwestycji. Przykład pewnie dla nas tutaj oczywisty: Warszawa-Trójmiasto. Z drugiej strony musimy pamiętać, że kolejne inwestycje też mogą taki spadek nam generować, stąd też kwoty zapisane w budżecie. Dobrą ilustracją takiego problemu może być np. modernizacja linii Warszawa-Poznań. Druga przyczyna to wejście nowego taboru, bo właśnie w ramach finansowania deficytu przewoźnika i jego rozsądnego zysku wejście nowego taboru też jest istotnym czynnikiem, choć to jest jakby bardziej radosna okoliczność, że mamy nowy tabor.

To jakby w tym zakresie tyle, ale oczywiście weryfikujemy dane spółki, badamy jej działalność, będziemy to czynili ustawicznie i konsekwentnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

W związku z tym, że było dużo pytań, rezygnuję ze swojego pytania, żeby nie przedłużać. Powiem jednak coś, nad czym moglibyśmy się wszyscy zastanowić. Mianowicie mamy w budżecie 242 000 tys. zł na zadania z zakresu bezpieczeństwa drogowego. Przypomnę tylko paniom i panom posłom, że straty czy koszty wypadków drogowych w Polsce, zdarzeń drogowych, później leczenia, to jest, proszę państwa, około 50 000 000 tys. zł za rok 2014. To 50 000 000 tys. zł. Tyle nas rocznie kosztowały zdarzenia drogowe, wypadki śmiertelne, odszkodowania, kalectwa, leczenie itd., więc na pewno w naszej perspektywie, w tym szczytnie założonym planie, który referował pan minister Adamczyk na sali sejmowej, żeby do 2020 r. zejść o połowę z tej liczby wypadków śmiertelnych... To byłby naprawdę piękny cel. Życzę panu ministrowi, żeby go zrealizował.

A my nie szczędźmy także środków na bezpieczeństwo. Piękne są autostrady, obwodnice, wszystko jest bardzo ważne, ale ten dramat 3 tys. zabitych osób w roku 2015 i ta statystyka pokazuje, że Polska jest krajem, gdzie najwięcej ludzi ginie, to jest bardzo przykre dla nas, przy tych niewątpliwych sukcesach, które mamy w infrastrukturze drogowej. Bardzo dziękuję.

Wobec tego, że zgłoszony został wniosek o przyjęcie części 39 w zakresie transportu, zapytam, czy ktoś z państwa jest przeciwny temu wnioskowi.

Nie słyszę, wobec czego przyjęliśmy część 39 projektu budżetu państwa.

Przechodzimy do części 83, bo część 71 zreferowaliśmy. Wobec tego rezerwy celowe w zakresie pozycji 41 i 65.

Bardzo proszę. Kto zabierze głos? Czy jest ktoś z Ministerstwa Finansów? Bardzo proszę się przedstawić. Witam panią bardzo serdecznie.

Radca ministra w Departamencie Finansowania Sfery Gospodarczej Ministerstwa Finansów Barbara Brodowska-Mączka:

Witam, panie przewodniczący. Barbara Brodowska-Mączka, Ministerstwo Finansów. W zakresie części 83 pozycje 41 i 65 pozostają w obszarze zainteresowania Komisji. Uzupełnienie wydatków na gospodarkę nieruchomościami, czyli pozycja 41 – kwota 27 000 tys. zł. Jest to utrzymany poziom roku 2016. Tylko przypomnę, że to są środki na uzupełnienie wydatków, ponieważ docelowe kwoty są już ujęte w budżetach wojewodów w dziale 700. Są to środki przeznaczane na porządkowanie stanu prawnego nieruchomości Skarbu Państwa, wykonywanie operatów szacunkowych i utrzymanie oraz remonty przejmowanych do zasobu Skarbu Państwa nieruchomości w trakcie 2017 r.

Pozycja 65 to rezerwa na sfinansowanie wypłat z Funduszu Dopłat wsparcia dla nabywców lokali mieszkalnych albo domów jednorodzinnych „Mieszkanie dla Młodych" oraz 200 000 tys. zł na realizację Narodowego Programu Mieszkaniowego. Kwota: 946 000 tys. zł. Te pozycje były już szczegółowo zreferowane zarówno przez pana ministra Smolińskiego, jak również przez panią poseł koreferent Paluch, więc może tylko powiem, że na Narodowy Program Mieszkaniowy jest kwota 200 000 tys. zł i na „Mieszkanie dla Młodych" kwota 746 000 tys. zł, zgodnie z limitem ustawowym.

Dziękuję bardzo i proszę o pozytywną opinię.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję.

Czy jest na sali pan poseł Grzegorz Woźniak? Jest. Bardzo proszę, panie pośle, o krótki koreferat.

Poseł Grzegorz Woźniak (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w związku z bardzo szczegółowym przedstawieniem, po raz trzeci nie będę powtarzał liczb, ponieważ wszyscy je mamy. Jeżeli będą szczegółowe pytania, to wtedy na pewno osoby kompetentne na nie odpowiedzą.

Po szczegółowym przedstawieniu części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 41 i 65, wnioskuję o przyjęcie projektu w tym zakresie przez Wysoką Komisję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy są pytania do państwa referentów? Nie ma pytań, tak? No, to bardzo dziękuję, że nie ma tych pytań.

W takim razie zapytam, czy ktoś z państwa jest przeciwny przyjęciu tej części budżetu? Chodzi o część 83.

Nie słyszę, wobec czego przyjęliśmy część 83 projektu budżetu państwa na rok 2017.

Pozostaje nam jeszcze część 85 – Budżety wojewodów.

Proszę bardzo, referuje ją też przedstawiciel MF. Bardzo proszę.

Radca ministra w departamencie MF Barbara Brodowska-Mączka:

Barbara Brodowska-Mączka, Ministerstwo Finansów. Część 85, dział 600, w zakresie dochodów... Powiem tylko, że szczegółowy materiał został Wysokiej Komisji przedłożony – zarówno treść opisowa, jak i zestawienia tabelaryczne.

Może tylko przypomnę, że w części 85 w dziale 600 zaplanowano dochody w kwocie 8467 tys. zł. Dochody te pochodzą głównie z najmu i dzierżawy składników majątkowych na przejściach granicznych oraz są opłatami związanymi z realizacją zadań z zakresu administracji rządowej. To są głównie wpływy z opłat za wydanie zaświadczeń ADR oraz kary pieniężne nakładane na osoby prawne przede wszystkim przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego.

W zakresie wydatków kwota ujęta w budżecie części 85 to 864 314 tys. zł. Kwota ta przekazana będzie na wydatki bieżące – 836 807 tys. zł i wydatki majątkowe – 27 507 tys. zł. Jak co roku, w zakresie wydatków bieżących główną pozycję stanowi refundacja ulg autobusowych. To są krajowe pasażerskie przewozy autobusowe – 676 413 tys. zł. Są to zadania wykonywane przez marszałków województw. Koszty utrzymania przejść granicznych – 89 450 tys. zł. Tu mamy finansowanie zarówno lotniczych, morskich, jak i drogowych przejść granicznych. Bieżąca działalność wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego – 69 082 tys. zł. Z tego finansowane są wynagrodzenia, świadczenia oraz pozostałe wydatki rzeczowe, zakupy materiałów i inne. W ramach pozostałej działalności, czyli 1862 tys. zł, finansujemy głównie zadania polegające na wydawaniu zaświadczeń ADR (dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem przewożącym towary niebezpieczne) i prowadzeniu rejestrów przedsiębiorców, m.in. stacji kontroli pojazdów oraz finansujemy zasądzone wyrokami renty. W zakresie wydatków majątkowych finansowane są inwestycje na potrzeby przejść granicznych. To jest kwota 25 054 tys. zł. To także wydatki majątkowe Inspekcji Transportu Drogowego, wojewódzkich inspektoratów – 2453 tys. zł.

Dziękuję bardzo i proszę o pozytywną opinię Wysokiej Komisji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan poseł Grzegorz Woźniak jako koreferent.

Poseł Grzegorz Woźniak (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zapoznaliśmy się z częścią budżetową 85 – Budżety wojewodów w zakresie działu 600 – Transport i łączność wraz z załącznikami. Osobiście nie znajduję tutaj żadnych kwestii do zgłaszania uwag.

Proszę Wysoką Komisję o przyjęcie budżetu w części budżetowej 85. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Otwieram debatę. Mam nadzieję na zamknięcie jej, jeśli można. Tak? Ktoś zgłasza pytania? Nie ma. To w takim razie już zamykam tę debatę.

Przyjmujemy część 85, proszę państwa. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia części 85 budżetu? Nie ma. Nie ma sprzeciwu.

Proszę mnie nie stresować, panie przewodniczący, bo boję się, że ktoś będzie chciał zrobić reasumpcję naszego posiedzenia. Dziękuję.

Proszę państwa, wobec tego przyjęliśmy część 85, bo nie było głosu przeciwnego wobec propozycji pana posła Woźniaka.

Stwierdzam, że Komisja zakończyła rozpatrywanie projektu.
Proszę bardzo, poseł Piotr Król.

Poseł Piotr Król (PiS):
W wyciąganiu zbyt pochopnych wniosków jesteście naprawdę królami świata.
W imieniu posłanek i posłów, którzy chwalebnie dotrwali do końca posiedzenia Komisji, jak również własnym, chciałem wyrazić uznanie dla pana przewodniczącego za brawurowe poprowadzenie Komisji. Gratuluję serdecznie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Proszę państwa, nie stawiajcie mnie w trudnej sytuacji. Starałem się to robić bardzo rzetelnie, natomiast nie...

Poseł Piotr Król (PiS):
„Brawurowo" oznacza „bardzo pozytywnie".

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
A, to dobrze. Bardzo dziękuję. Wszyscy zrozumieliśmy intencje pana posła.
Proszę państwa, możemy teraz np. jeszcze trochę popracować nad wyborem osoby, która nas będzie reprezentowała na posiedzeniu sejmowej Komisji Finansów Publicznych. Zanim jednak do tego dojdziemy, zapytam tylko uprzejmie, ponieważ, rzeczywiście, wielką gorliwością i rzetelnością wykazała się pani poseł Anna Paluch, czy zechciałaby przemyśleć pomysł reprezentowania nas na takim posiedzeniu komisji. Zapytam…

Poseł Anna Paluch (PiS):
Już przemyślałam. Zgadzam się reprezentować Komisję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
To teraz oklaski, proszę państwa. Tak jest. Dziękuję bardzo.
Widzę, że zgłasza się pan minister Kazimierz Smoliński. Proszę uprzejmie.

Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński:
Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym w imieniu pana ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka, swoim własnym i moich współpracowników podziękować Wysokiej Komisji za debatę i za pozytywne przyjęcie projektu budżetu w tych trzech częściach budżetowych, za które ministerstwo odpowiada, tj. budownictwo, łączność i transport. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Bardzo dziękujemy, panie ministrze.
Czy jest jeszcze inna kandydatura do reprezentowania? Czy ktoś z państwa posłów ją zgłasza? Nie słyszę.
Wobec tego pani poseł Anna Paluch będzie nas świetnie reprezentować na posiedzeniu sejmowej Komisji Finansów Publicznych.
Paniom i panom posłom bardzo pięknie dziękuję za dyskusję. Pani minister, panom ministrom, pani dyrektor i wszystkim państwu, którzy pracowali nad tym budżetem, bardzo dziękuję za obecność. Stwierdzam, że Komisja zakończyła rozpatrywanie projektu budżetu. Komisja przyjęła opinię o projekcie ustawy budżetowej na rok 2017 w omawianych częściach.
Jak rozumiem, formułę wyczerpałem. Zamykam posiedzenie. Dobranoc.